



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Gabi Schmidt FREIE WÄHLER**
vom 26.06.2018

Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg – Würzburg

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wann ist der barrierefreie Ausbau aller Bahnhöfe zwischen Nürnberg Hbf und Würzburg Hbf geplant, sofern noch nicht geschehen?
2. Wann ist der Baubeginn für den barrierefreien Ausbau bei den Bahnhöfen auf der Strecke Nürnberg Hbf und Würzburg Hbf, für die im Jahr 2018 mit den Planungen begonnen wurde bzw. begonnen wird?
- 3.1 Wurde eine Machbarkeitsstudie für ein durchgehendes drittes Gleis von Fürth nach Würzburg durchgeführt?
- 3.2 Wenn ja, zu welchem Ergebnis kam die Studie?
4. Mit welcher Entlastung rechnet die Staatsregierung für die Strecke Nürnberg Hbf – Würzburg Hbf, wenn der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Regensburg Hbf – Hof Hbf abgeschlossen ist?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**
vom 22.08.2018

Vorbemerkung:

Nach Art. 87e Grundgesetz (GG) ist der Bund verantwortlich für die Finanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur. Dazu gehört sowohl der barrierefreie Ausbau der DB-Stationen (DB = Deutsche Bahn) als auch der Ausbau der DB-Strecken. In Einzelfällen, insbesondere bei der Barrierefreiheit, engagiert sich die Staatsregierung freiwillig, um den Ausbau zu beschleunigen. Die konkrete Planung und der Bau der Infrastruktur sind Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

1. Wann ist der barrierefreie Ausbau aller Bahnhöfe zwischen Nürnberg Hbf und Würzburg Hbf geplant, sofern noch nicht geschehen?

Die Strecke zwischen Nürnberg Hbf und Würzburg Hbf weist insgesamt 20 Stationen auf.

Folgende Bahnhöfe auf der Strecke zwischen Nürnberg Hbf und Würzburg Hbf sind bereits barrierefrei ausgebaut:

- Buchbrunn-Mainstockheim im Landkreis Kitzingen,
- Markt Bibart und Neustadt (Aisch) Mitte im Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim sowie
- Nürnberg Rothenburger Straße und Nürnberg-Steinbühl in der kreisfreien Stadt Nürnberg.

Der Nürnberger Hauptbahnhof ist größtenteils barrierefrei ausgebaut. Lediglich die Bahnsteige am Gleis 16/17 und Gleis 20/21 weisen eine Bahnsteighöhe von 38 cm auf. Momentan liegen dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr keine Informationen zu einem Ausbau dieser Bahnsteige vor. Zurzeit verkehren von den beiden Bahnsteigen vor allem:

- Neigetechnikzüge (VT 612) nach Bayreuth/Hof/Cheb/Weiden/Schwandorf – diese haben ohnehin keinen barrierefreien Einstieg und sind für Rollstuhlfahrer mit dem am Bahnsteig vorhandenen Hublift erreichbar,
- Regionalbahn(RB)-Züge nach Neuhaus und Simmelsdorf-Hüttenbach – diese haben eine Einstiegshöhe von 55 cm, der Einstieg ist mit der im Fahrzeug vorhandenen Klapprampe möglich; auch nach einem Bahnsteigausbau auf 76 cm müsste man hier weiterhin die Rampe anlegen.

Daher ist der praktische Bedarf nach einer Bahnsteigaufhöhung derzeit nicht vorrangig.

Für folgende Bahnhöfe (Bf) auf der Strecke zwischen Nürnberg Hbf und Würzburg Hbf haben Baumaßnahmen zur Barrierefreiheit bereits begonnen:

- Bf Rottendorf im Landkreis Würzburg und
- Würzburg Hbf in der kreisfreien Stadt Würzburg.

Die Baudurchführung läuft planmäßig, eine Fertigstellung wird in ca. zwei bzw. zweieinhalb Jahren erwartet.

Folgende Bahnhöfe sind bereits in einem Förderprogramm für Planungen zum barrierefreien Ausbau aufgenommen worden:

- Fürth Hbf in der kreisfreien Stadt Fürth (BayernPaket II),
- Iphofen im Landkreis Kitzingen (Zukunftsinvestitionsprogramm [ZIP] – Planungsvorratsprogramm des Bundes).

Eine Realisierung dieser zwei Maßnahmen ist noch abhängig von einer weiteren Finanzierung, da derzeit nur die Planung gesichert ist.

- Neustadt (Aisch) Bf und Emskirchen im Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim sowie Siegelsdorf im Landkreis Fürth (Nachrücker im ZIP – Planungsvorratsprogramm des Bundes).

Beim ZIP-Planungsvorrat könnte die Planung durchgeführt werden, wenn das Fördervolumen nicht ausgeschöpft wird, bestehende Projekte entfallen oder anderweitig Kapazitäten frei werden. Derzeit laufen noch keine Planungen für diese vier Stationen.

Zu den nichtbarrierefreien Bahnhöfen auf der Strecke zwischen Nürnberg Hbf und Würzburg Hbf, die derzeit laut DB noch ohne konkrete Ausbauperspektive sind, zählen:

- Dettelbach Bahnhof und Kitzingen im Landkreis Kitzingen,
- Hagenbüchach im Landkreis Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim,
- Fürth-Burgfarrnbach, Fürth-Unterfürberg in der kreisfreien Stadt Fürth und
- Puschendorf im Landkreis Fürth.

2. Wann ist der Baubeginn für den barrierefreien Ausbau bei den Bahnhöfen auf der Strecke Nürnberg Hbf und Würzburg Hbf, für die im Jahr 2018 mit den Planungen begonnen wurde bzw. begonnen wird?

Es gibt keine Maßnahmen, die konkret im Jahr 2018 begonnen haben bzw. in den nächsten Monaten noch beginnen werden.

3.1 Wurde eine Machbarkeitsstudie für ein durchgehendes drittes Gleis von Fürth nach Würzburg durchgeführt?

3.2 Wenn ja, zu welchem Ergebnis kam die Studie?

Eine Machbarkeitsstudie für ein durchgehendes drittes Gleis von Fürth nach Würzburg ist weder der DB noch der Staatsregierung bekannt.

4. Mit welcher Entlastung rechnet die Staatsregierung für die Strecke Nürnberg Hbf – Würzburg Hbf, wenn der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Regensburg Hbf – Hof Hbf abgeschlossen ist?

Die Schienenstrecke zwischen Nürnberg und Würzburg gehört zu den am stärksten überlasteten Strecken im deutschen Bahnnetz. Bei der Auflösung dieses Engpasses setzen Bund und DB vorrangig auf den Ausbau des sogenannten Ostkorridors Süd, dessen Herzstück der Elektrifizierungslückenschluss zwischen Hof und Regensburg ist.

Im Bereich des Schienengüterverkehrs ist ein Entlastungseffekt zu erwarten, da Güterzügen von den Nordsee- und Ostseehäfen in Richtung Bayern, Österreich und Südosteuropa bzw. auch umgekehrt mit der Elektrifizierung der Strecke Hof – Regensburg ein alternativer, durchgehend elektrifizierter Laufweg zur Verfügung stehen wird. Der für den Schienengüterverkehr zuständige Bund betrachtet diese Effekte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat angekündigt, noch im Jahr 2018 die Zugzahlen zu veröffentlichen, die der Bund für das Jahr 2030 erwartet. Dabei wird der Ausbau zwischen Hof und Regensburg als gegeben unterstellt. Entsprechend werden die Zahlen Rückschlüsse auf die vom Bund erwartete Verteilung des Güterverkehrs auf die verschiedenen Strecken zulassen.

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist aufgrund dessen Systematik mit keinem Entlastungseffekt zu rechnen, da er das Fahrgastpotenzial entlang der Strecke bedient.